

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXIV. — Wydana i rozesłana dnia 20. października 1895.

Treść: (W 155—157.) 155. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Ostrowa do Joachimowa. — 156. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Wiener-Neustadt na Schneeberg z odnogą do Wöllersdorf (kolej schneeberska). — 157. Rozporządzenie, tyczące się zaprowadzenia Sądu powiatowego w Poysdorf w Dolnej Austrii.

155.

**Dokument koncesyjny z dnia 5.
września 1895,**

na kolej lokalną od Ostrowa do Joachimowa.

My Franciszek Józef Pierwszy,

z Bożej Łaski Cesarz Austryacki;

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; Arcyksiążę Austryacki, Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górnego- i Dolno-Śląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu
itd. itd. itd.

Gdy gmina miasta Joachimowa podała prośbę o udzielenie jej koncesji na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolejki lokalnej od Ostrowa do Joachimowa, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsiębiorstwa, widzimy się spowodowani nadać gminie rzeczonego miasta koncesję niniejszą na zasadzie ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakież ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy koncesyjuszowi prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolejki żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako lokalna ze szlakiem normalnym od stacji w Ostrowie wyłącznie uprzewilejowanej kolej buszkiehradzkiej do Joachimowa z koleją dowozową do tamtejszej fabryki tytoniu.

§. 2.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewniają się dobrodziejstwa w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) przewidziane.

§. 3.

Koncesyjusz obowiązany jest rozpocząć budowę kolejki żelaznej w §. 1 wzmiankowanej niezwłocznie, skończyć najpóźniej w przeciągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rekordem dotrzymania powyższego terminu budowy, dać ma koncesyjusz kaucję w sumie 2000 złotych a to w papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucja ta uznana być może za przepadłą.

§. 4.

Do wybudowania kolei koncesyjowanej nadaje się koncesyjuszowi prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyjuszowi do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, gdyby Rząd ze względu na dobro publiczne uznał potrzebę wybudowania takich kolei.

Co się tyczy użycia gościnka ostrowsko-joachimowskiego do wybudowania kolei koncesyjowanej koncesyjusz dopiełnić ma warunków, które mu Władza administracyjna krajowa jako zarząd drogowy przepisze w porozumieniu z Urzędem kolei lokalnych w Ministerstwie handu.

O ileby do wybudowania kolei koncesyjowanej użyte być miały inne drogi publiczne, koncesyjusz winien postarać się o zezwolenie tych, którzy do utrzymywania owych dróg są obowiązani a względnie Władz lub urzędów, którym według istniejących ustaw służy prawo udzielania pozwolenia do używania drogi.

§. 5.

We względzie budowy kolei koncesyjowanej i ruchu na niej zastosować się powinien koncesyjusz do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo handlu ustanowi, jakież do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesjach na koleję żelazną z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolei z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane być mogą. Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyzości największej, Ministerstwo handlu uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należy ośobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo handlu.

§. 6.

Nadaje się koncesyjuszowi prawo utworzenia za osobnym zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, Spółki akcyjnej, która wniosie ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyjusza.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakież imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei, jakież kosztów sprawienia parku kolejowego i uposażenia funduszu zasobnego w sumie, którą Rząd ustanowi, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, tudzież odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie rzeczywiście poniesionej przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po wybudowaniu kolei jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wznowienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w obrębie okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

Statut Spółki jakież formularze akcji zakładowych i pierwszorzędnych, które mają być wypuszczone, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 7.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych kiedykolwiek na austriackich kolejach rządowych obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i żandarmeryi a to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesyjusz zobowiązuje się przystąpić do zawartej przez spółki kolejów austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoją służbą i swoimi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakież do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis tyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek

będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesyjnego mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesyjowanej. Przepisy rzeczonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzieniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesyjnego obowiązującymi wtedy, gdy zostaną mu urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesyjnego tylko o tyle, o ile będzie możliwe dopełnienie ich na kolei jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonymi ułatwieniami.

Koncesyjny zobowiązuje się przy obsadzaniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajoowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 8.

O ile podobne zniżenia, jakie w §. 7 dla transportów wojskowych są przepisane, mają być udzielane korpusom straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) lub innym organom publicznym, postanowione będzie w warunkach koncesyjnych.

§. 9.

Koncesją nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl § 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego a po upływie tego czasu utraci ona moc swoje.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesji przed upływem przerzeczonego czasu, gdyby określone w §. 3im zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl § 11go, lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne.

§. 10.

Ruch na kolej stanowiącej przedmiot niniejszej koncesji utrzymywać będzie Rząd na rachunek koncesyjnego. Warunki tego utrzymywania ruchu uregulowane będą w kontraktie, który Rząd zawrze z koncesyjnym.

§. 11.

Koncesyjny obowiązany jest pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) przepisanemi dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współływu kolei do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak małe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją wspólny lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§. 12.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolej koncesyjowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą odkupu, z nich strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Dochód czysty w myśl postanowienia powyższego obliczony, będzie koncesyjnego płacony aż do upływu okresu koncesyjnego jako wynagrodzenie za odstąpienie kolej a to w ratach półrocznych płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

2. Gdyby jednak odkupienie miało nastąpić przed upływem siódmego roku ruchu, lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępu 1. obliczony, nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, któraby wyrównywała racie rocznej potrzebnej na umówione oprocentowanie i spłacenie zaciągniętej przez koncesyjnego w Banku krajowym czeskim pod gwarancją kraju pożyczki hipotecznej, jakież na oprocentowanie po cztery od stałego kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu całego okresu koncesyjnego, natęczas wynagrodzenie, które Rząd ma zapłacić za odstąpienie kolej, będzie polegało na tem, że Rząd weźmie na siebie spłacenie z własnych funduszy w umówionych terminach płatności w miejsce koncesyjnego, powyżej pożyczki hipotecznej, a nadto oznaczoną powyżej sumę roczną za kapitał akcyjny płacić będzie w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku.

3. Rząd zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat

rocznych, w myśl ustępu 1go a względnie zamiast raty rocznej według ustępu 2go za kapitał akcyjny przypadającej, zapłacić kapitał wyrównywający sumę rat według postanowień ustępu 1go i 2go półrocznie płacić się mających, zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od stana rok.

Gdyby Rząd zamierzał w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacyj dłużu państwa. Obligacje dłużu państwa liczne będą po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje rządowe tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

4. Przez odkupienie kolej i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie wolne od ciężarów i używanie kolej niniejszem koncesjonowanej ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy i zapasy materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

§. 13.

Gdy koncesja utraci moc swoje i od tego dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolej koncesjonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomości przynależności, licząc tu także park wozowy i zapasy materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiarkowanym w §. 12, ustęp ostatni.

Tak wtedy gdy koncesja moc swoje straci, jak i w razie odkupienia kolej (§. 12), zatrzyma koncesjonaryusz na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i należące się mu z rachunku wynikające aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesjonaryusza z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 14.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolej i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tu-

dzież zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo oglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego urzędnika, a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegowania do nadzoru nad tem urzędników na koszt koncesjonaryusza.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej dyrekcję Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesji lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru; w przypadku jednak takim komisarz winien rzec przedstawić natychmiast Ministerstwu handlu do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie, o ile to byłoby potrzebne w porozumieniu z Wydziałem krajowym królestwa czeskiego i będzie dla Spółki obowiązująca.

§. 15.

Nadto zastrzega sobie Rząd, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczano się naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, warunkach koncesyjnych lub ustawom przepisanych, będzie miał prawo zapobiegać temu środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesję jeszcze przed upływem okresu, na który została nadana.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nic przeciwnego postanowieniom koncesji niniejszej i nadając koncesjonaryuszowi prawo uciekania się do Naszych Sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim Władzom, do których to należy, aby nad koncesją i wszystkimi postanowieniami w niej zawartymi ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszym głównem i rezydencyjnym mieście Wiedniu, dnia piątego miesiąca września roku zbawienia tysiąc ośmuset dziewięćdziesiątego piątego, Naszego panowania czterdziestego siódmego.



Franciszek Józef r. w.

Kielmansegg r. w.

Böhm r. w.

Wittek r. w.

156.

**Dokument koncesyjny z dnia 25.
września 1895,**

na kolej lokalną od Wiener-Neustadt na Schneeburg z odnogą do Wöllersdorf (kolej schneeberska).

My Franciszek Józef Pierwszy,

z Bożej łaski Cesarz Austryacki;

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Iliryjski; Arcyksiążę Austryacki, Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Salzburcki, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górnego i Dolno-Śląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; książęceny Hrabia na Habsburgu i Tyrolu
itd. itd. itd.

Gdy Dr. Karol Haberl, zastępca marszałka krajowego arcyksięstwa poniżej Anizy, burmistrz miasta Wiener Neustadt i tamtejszy adwokat, tudzież Józef Tauber, dyplomowany inżynier w Wiedniu podali prośbę o udzielenie im koncesji na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei lokalnej od Wiener-Neustadt na Schneeberg z odnogą do Wölfersdorf, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsiębiorstwa, widzimy się spowodowani nadać rzecznym koncesyjaryuszom koncesją niniejszą na zasadzie ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) w sposób następujący:

200.

Nadajemy koncesyjnym prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolej żelaznej parowej, która wybudowana będzie ma jako lokalna ze szlakiem normalnym od stacji w Wiener-Neustadt linii kolej południowej wiedeńsko-tryestyńskiej na Fischau do Puchberg na Schneebergu z odnogą od Fischau do stacji Wöllersdorf linii kolej państwa Wittmannsdorf—Gutenstein, tudzież przedłużenia, które wybudowane będą ma jako kolej zębata od Puchbergu na Schneeberg do zakładu hotelowego tamże wystawić się mającego.

cō. 2.

Kolejom, na które wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się ulgi w artykule V

ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) przewidziane.

3.

Koncesyjny są obowiązani rozpoczęć budowę kolei żelaznych w §. 1 wzmiarkowanych niezwłocznie, skończyć najpóźniej w przeciagu pół-tora roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotowe kolejne oddać na użytku publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmią dotrzymania powyższego terminu budowy, dać mają koncesyjusze kaucję w sumie 10.000 złotych a to w papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucja ta uznana być może za przepadłą.

m. 4.

Do wybudowania kolej koncesyjonalnych nadaje się koncesyjaryszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyom naryuszom do wybudowania zakładów pobocznych, mających stanowić istotną część składową przedsiębiorstwa kolejowego, tudzież do wybudowania wszelkich kolej podjazdowych, gdyby Rząd ze względu na dobro publiczne uznał potrzebę wybudowania takich kolei.

५५

We względzie budowy kolej koncesyjnych i ruchu na nich trzymać się powinni koncesyjary-usze osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i warunków koncesyjnych, które Ministerstwo handlu ustanowi, jakoteż istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie ustawy o koncesach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolej z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane być mogą. Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolej żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyzości największej, Ministerstwo handlu uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należy oso-bnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo handlu.

§. 6.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo utworzenia za osobnym zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, Spółki akcyjnej, która wnijście ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo wypuszczenia w obieg za osobnym zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które Rząd przepisze, obligacyj pierwszorzędnych, które opiewać mogą tylko na walutę austriacką a względnie na walutę zaprowadzoną ustawą z dnia 2. sierpnia 1892 (Dz. u. p. Nr. 126), jeżeli według wykazów, które Ministerstwo handlu ma sprawdzić, okaże się, że oprocentowanie i umorzenie takowych jest trwale zapewnionem.

Nadto nadaje się koncesyonaryuszom prawo wypuszczenia w obieg akcji pierwszorzędnych, które mieć będą pod względem wypłaty odsetek i umorzenia, pierwszeństwo przed akciami zakładowymi, za sumę, którą Rząd ustanowi.

Dywidenda należąca się od akcji pierwszorzędnych, zanim akcje zakładowe nabędą prawa do pobierania dywidendy, nie może być wymierzana w większej kwocie jak po cztery od stu i dopłaty z dochodów późniejszych lat są wzbronione.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakież imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei, jakież kosztów sprawienia parku kolejowego i uposażenia funduszu zasobnego w sumie, którą Rząd ustanowi, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, tudzież odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie rzeczywiście poniesionej przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po wyłożeniu zatwierzonego kapitału zakładowego jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wznowienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w obrębie okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

Statut Spółki jakież formularze obligacyj pierwszorzędnych wypuścić się mających tudzież akcji zakładowych i pierwszorzędnych, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 7.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na austriackich kolejach rządowych kiedykolwiek obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i do żandarmeryi, a to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesyonaryuze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez spółki kolej austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoimi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakież do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis tyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznimi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesyonaryuzów mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolej koncesjonowanej. Przepisy rzeczonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzialeku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesyonaryuzów obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciążą na koncesyonaryuzach tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolej drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonemi ułatwieniami.

Koncesyonaryuze zobowiązują się przy obsadzaniu posad mieć względ na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 8.

O ile podobne zniżenia, jakie w §. 7 dla transportów wojskowych są przepisane, mają być udzielane także korpusom Straży cywilnej (Straży bez-

pieczęstwa. Straży skarbowej itp.) lub innym organom publicznym, postanowione będzie w warunkach koncesyjnych.

§. 9.

Koncesją nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §. 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazną na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swojej.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesji przed upływem przerzeczonego czasu, gdyby określone w §. 3cim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §. 11go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazną.

§. 10.

Wyjawszy przypadek wyraźnego zezwolenia Rządu, koncesjonariusze nie są upoważnieni do odstąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na kolejach koncesjonowanych.

§. 11.

Koncesjonariusze obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r 1895) podanemi, dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją wspólną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§. 12.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolej koncesjonowanych po ich wybudowaniu i otwarciu na nich ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą odkupu a z nich strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby jednak odkupienie miało nastąpić przed upływem siódmego roku ruchu, lub gdyby średni dochód czysty w myśl postanowień ustępu 1. obliczony nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, któraby wyrównywała rację rocznej potrzebnej do programowego oprocentowania i umorzenia obligacji pierwszorzędnych za zezwoleniem Rządu emitowanych, z doliczeniem raty rocznej potrzebnej do oprocentowania po cztery od sta kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego i do umorzenia go w ciągu całego okresu koncesyjnego, natenczas kwota roczna, powyżej oznaczona, uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

3. Wynagrodzenie, które ma być zapłacone, będzie polegało na tem, że w ciągu pozostałych lat okresu koncesyjnego płacić się będzie koncesjonariuszom kwoty potrzebne do oprocentowania według planu i umorzenia obligacji pierwszorzędnych aż do zupełnego ich spłacenia w terminach płatności zgodnie z planem ustanowionym, natomiast za kapitał akcyjny płacić się będzie dochód średni w myśl ustępu 1go po strąceniu tych kwot pozostały a względnie, o ileby zachodził jeden z przypadków w ustępie 2 przewidzianych, sumę roczną tamże wzmiarkowaną, a to w ratach półrocznych z dniem 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku płatnych.

4. Rząd zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych wziąć na siebie spłacenie obligacji pierwszorzędnych w chwili odkupienia nie umorzonych jeszcze według zatwierdzonego planu amortyzacji i nadto zapłacić kapitał wyrównyjący sumie zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta rocznie wartości kapitałowej rat, które oprócz kwot na programowe oprocentowanie i umorzenie obligacji pierwszorzędnych według postanowień ustępu 3go mają być półrocznicie płacone.

Gdyby Rząd zamierzał w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacji dłużu państwa. Obligacje dłużu państwa liczone będą po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje rządowe tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półroczca bezpośrednio poprzedzającego.

5. Przez odkupienie kolej i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie wolne od ciężarów i używanie kolej niniejszym koncesjonowanych ze wszystkimi do nich należącymi ruchomosciami i nieruchomościami, licząc tu także zakład hotelowy na Schneebergu, park wozowy i zapasy materyałów, jakież fundusze obrotowe i zasobne

z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

§. 13

Gdy koncesja utraci moc swoje i od tego dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolej koncesjonowanych jakież zakłady hotelowego na Schneebergu i wszystkich ruchomych i nieruchomości przynależyci, licząc tu także park wozowy i zapasy materyałów, jakież fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiarkowanym w §. 12, ustęp ostatni.

Tak wtedy gdy koncesja moc swoje straci, jak i w razie odkupienia kolej (§. 12), zatrzymają koncesjonariusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i należące się im aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabycie, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesjonariuszów z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależyci kolejowej.

§. 14.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolej i ich urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, żeby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego urzędnika, a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegowania do nadzoru nad tem urzędników na koszt koncesjonariuszów.

W razie utworzenia się Spółki akeyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej dyrekcję Spółki, jakież na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesji lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru; w przypadku jednak takim komisarz winien rzec przedstawić natychmiast Ministerstwu handlu do decyzyi, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

§. 15.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczoneo się ponownie naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, warunkach koncesyj-

nych lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesję jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nic przeciwnego postanowieniom koncesji niniejszej i nadając Spółce prawo uciekania się do Naszych sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim Władzom, do których to należy, aby nad koncesją i wszystkimi postanowieniami w niej zawartemi ściśle i trośkliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszym głównem i rezydencyjnym mieście Wiedniu, dnia dwudziestego piątego miesiąca września w roku zbawienia tysiąc ośmuset dziewięćdziesiątym piątym, Naszego panowania czterdziestym siódym.



Franciszek Józef r. w.

Kielmansegg r. w.

Böhm r. w.

Wittek r. w.

157.

Rozporządzenie Ministerstwa sprawiedliwości z dnia 14. października 1895,

tyczące się zaprowadzenia Sądu powiatowego w Poysdorf w Dolnej Austrii.

Na zasadzie §. 2 ustawy z dnia 11. czerwca 1868 (Dz. u. p. Nr. 59) zaprowadza się w okręgu Sądu obwodowego korneuburskiego Sąd powiatowy z siedzibą urzędową w Poysdorf dla gmin:

I. Poysdorf, Falkenstein, Klein-Hadersdorf, Herrnbaumgarten, Ketzelsdorf, Poisbrunn, Walterskirchen, Wetzelsdorf i Wilhelmsdorf Sądu powiatowego feldsberskiego;

II. Ameis i Föllim Sądu powiatowego laaskiego;

III. Erdberg Sądu powiatowego mistelbachskiego i

IV. Böhmisckrüt i Alt-Höflein Sądu powiatowego zisterdorfskiego.

Od dnia, w którym Sąd ten rozpoczęnie urzędowanie a który będzie później postanowiony i do wiadomości podany, gminy rzeczone zostaną odłączone od okręgów tych Sądów powiatowych, do których dotyczały.

Gleispach r. w.